

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Doc. XVIII-bis
n. 86

RISOLUZIONE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore SIRCANA)

approvata nella seduta del 21 novembre 2012

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE)
N. 443/2009 AL FINE DI DEFINIRE LE MODALITÀ DI CONSE-
GUIMENTO DELL'OBIETTIVO 2020 DI RIDURRE LE EMISSIONI
DI CO₂ DELLE AUTOVETTURE NUOVE (COM(2012) 393 DEF.)**

E SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO
(UE) N. 510/2011 AL FINE DI DEFINIRE LE MODALITÀ DI
CONSEGUIMENTO DELL'OBIETTIVO DEL 2020 DI RI-
DURRE LE EMISSIONI DI CO₂ DEI NUOVI VEICOLI
COMMERCIALI LEGGERI (COM(2012) 394 DEF.)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1, 5 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 28 novembre 2012

La Commissione, esaminati gli atti COM(2012) 393 e COM(2012) 394,

considerato che essi intervengono a modificare i due regolamenti (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 e n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011 – con i quali è stato stabilito il quadro per la riduzione delle emissioni di CO₂ rispettivamente del nuovo parco autovetture e del nuovo parco veicoli commerciali fino al 2020 – per quanto attiene esclusivamente alle modalità di conseguimento dell'obiettivo;

tenuto conto che i due regolamenti citati prevedono due distinte fasi attuative: nella prima fase (la cui scadenza è fissata al 2015 per le autovetture e al 2017 per i veicoli leggeri) le modalità di conseguimento dell'obiettivo sono già fissate, mentre per la seconda fase il conseguimento dell'obiettivo dipende dall'attuazione delle modalità necessarie, da stabilire in occasione di un riesame;

presa visione della comunicazione della Commissione europea «Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050» (COM(2011) 112 def.), nella quale vengono individuate le modalità d'azione utili a raggiungere, entro il 2050, l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'80 per cento, e per quanto concerne in particolare il settore dei trasporti, facendo riferimento ai valori del 1990, viene individuata una forbice delle emissioni tra il +20 per cento e il -9 per cento, con una diminuzione ulteriore dal 54 per cento al 67 per cento entro il 2050;

tenuto conto infine che, mentre negli altri settori produttivi si registra una tendenza generale alla riduzione delle emissioni, il settore dei trasporti stradali figura tra i pochi le cui emissioni hanno registrato un rapido aumento, quantificabile in un 26 per cento tra il 1990 e il 2008, e rappresenta la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'Unione europea, contribuendo per un quinto delle emissioni complessive di CO₂ dell'Unione,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, decidono in merito alle azioni da intraprendere per realizzare le politiche dell'Unione europea in materia ambientale;

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà in quanto si limita a modificare, quanto alle modalità attuative per la seconda fase,

un quadro normativo già disciplinato dai due regolamenti di settore. L'adozione di iniziative a livello dell'Unione europea piuttosto che degli Stati membri è inoltre giustificata dalla necessità di garantire norme comuni nell'intera Unione e limitare così i costi per i costruttori;

la proposta appare altresì conforme al principio di proporzionalità in quanto appare congrua alle finalità che intende perseguire e si limita a garantire la coerenza delle misure con obiettivi già fissati;

nel merito, si sottolinea come la proposta mantenga sostanzialmente invariato l'impianto del regolamento, reiterando la massa (anziché l'impronta) come parametro di utilità per autovetture e veicoli leggeri, e fissando l'inclinazione delle curve del valore limite massa/emissioni rispettivamente al 60 per cento e al 100 per cento. Si ricorda, a questo proposito, come la quantificazione al 60 per cento dell'inclinazione della curva sia il frutto di una faticosa mediazione che, già nel regolamento vigente, si è risolta sostanzialmente a vantaggio dei produttori di auto di grossa cilindrata;

si accolgono con particolare favore la proroga fino al 2020 dell'obiettivo in materia di deroghe per i costruttori cosiddetti «di nicchia», e l'introduzione di una norma *de minimis*, che dispensa dall'obbligo di prevedere un obiettivo di riduzione delle emissioni i costruttori che registrino un numero di autovetture inferiore a 500 unità l'anno;

si ribadisce infine l'opportunità di prevedere incentivi mirati per la produzione e la commercializzazione di vetture maggiormente ecocompatibili. In tal senso, si esprime compiacimento per l'introduzione, nel periodo 2020-2023, di ulteriori supercrediti per le autovetture le cui emissioni siano inferiori a 35g CO₂/km, e si invita nuovamente la Commissione europea, in linea con quanto già suggerito dalla 14^a Commissione in sede di esame della proposta legislativa culminata nel regolamento (CE) n. 443/2009, a valutare la possibilità che le indennità versate all'Unione europea per le emissioni in eccesso siano riutilizzate per promuovere la produzione di mezzi di trasporto a bassa emissione di CO₂.

